



IP.452.1.1.2020

### Gmina Miejska Kraków

**Dotyczy:** warunków technicznych dla budowy chodnika przy ul. Kwartowej planowanego do realizacji w ramach Budżetu Obywatelskiego edycja VI – BO.D3.27/19.

1. Ulica Kwartowa nie została zaliczona do żadnej z kategorii dróg publicznych w rozumieniu przepisów Ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. 1985 Nr 14 poz. 60 z późn. zm.) i stanowi drogę wewnętrzną.
2. W obszarze objętym inwestycją obowiązują ustalenia Miejsowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego obszaru „Prądnik Czerwony – Wschód”.

#### Warunki techniczne w zakresie branży drogowej:

1. Zakresem opracowania należy objąć niezbędny teren przy zapewnieniu dowiązania syt. wys. do stanu istniejącego/docelowego, przy zachowaniu normatywnych parametrów technicznych, w tym pochyłości podłużnych i poprzecznych oraz zapewnieniu prawidłowych warunków odwodnienia i oświetlenia terenu przyległego – w tym min. do istniejącego zagospodarowania tj. dojeżdża, zjazdów, zatok postojowych, zatok autobusowych, przystanków autobusowych/tramwajowych, peronów, parków oraz placów zabaw istniejących i projektowanych, parkingów, zagospodarowania przyległego etc.
2. Ciągi pieszce (chodniki) zapewnić o normatywnych parametrach technicznych zgodnych z wymogami Rozporządzenia w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U.2016.124). Minimalna szerokość chodnika przyjezdniowego winna wynosić 2.0 m, przy czym w przypadku przebudowy albo remontu drogi dopuszcza się miejscowe zmniejszenie szerokości chodnika do 1.25m, jeżeli jest on przeznaczony wyłącznie do ruchu pieszych. W rejonach przejść dla pieszych należy zapewnić chodniki o szerokości min. 2.0 m. Szerokość chodnika powinna być dostosowana do natężeń ruchu pieszych. Rozwiązania ciągów pieszych, przejść, muszą zapewniać bezpieczeństwo ruchu pieszych jak również winny być dostosowane do potrzeb ruchu osób niepełnosprawnych. Lokalizacja przejść dla pieszych – wg opinii MIR. Przy lokalizowaniu przejść dla pieszych, powinien być uwzględniony niezbędny zakres robót, uwzględniający normatywne obustronne azyle dla pieszych (szerokość - min. 2.0 m) i bezpieczeństwo ruchu pieszych. Na przejściach dla pieszych należy zapewnić warunki widoczności oraz doświetlenie przejść dla pieszych.
3. Odkrycie krawężników na przejściach dla pieszych: 2.0 cm (wymagana opinia audytu rowerowego). W obszarze przejść stosować pasy informacyjne o szerokości 80 cm dla osób niewidomych i słabowidzących.
4. Krawężniki przejazdowe na zjazdach winny posiadać obniżenie do 4 cm.
5. Krawężniki poza obszarem zjazdów wykonać o odkryciu 12cm.
6. Warstwy konstrukcji stosować pod ławą fundamentową obrzeża/krawężnika z oporem.
7. Konstrukcja nawierzchni powinna być projektowana w nawiązaniu do istniejących warunków gruntowo-wodnych, przy zachowaniu warunków mrozoodporności.
8. Dokumentacja projektowa winna uzyskać pozytywną opinię audytu rowerowego. Parametry infrastruktury rowerowej zapewnić zgodnie z obowiązującymi Standardami.
9. Rozwiązania techniczne winny być dostosowane do potrzeb ruchu osób niepełnosprawnych.. Projekty winny uzyskać opinię Zespołu Konsultacyjnego do spraw Dostępności Infrastruktury do Potrzeb Osób Niepełnosprawnych (działającego przy Powiatowej Społecznej Radzie ds. Osób Niepełnosprawnych przy Prezydencie Miasta Krakowa).
10. Na zakresach opracowania należy zachować ciągłość z istniejącymi ciągami pieszymi oraz z uwzględnieniem istniejących zjazdów i dojeżdż do posesji.

11. W przypadku wprowadzania zmian w organizacji ruchu (np. wprowadzenie ruchu jednokierunkowego), wprowadzenia obszarów ruchu uspokojonego- konieczne uzyskanie niezbędnych opinii w tym: MIR; Rady Dzielnicy.
12. Projektować przy zachowaniu stateczności skarp, ogrodzeń, powiązań z istniejącymi dojazdami, zjazdami.
13. Należy rozwiązać kolizje branżowe z istniejącą infrastrukturą techniczną na warunkach określonych przez poszczególnych dysponentów sieci i uzyskać wymagane przepisami prawa budowlanego uzgodnienia/decyzje/opinie.
14. W przypadku kolizji z istniejącą zielenią należy opracować inwentaryzację wraz z gospodarką zielenią oraz opracować projekt nasadzeń zamiennych.
15. Zastosować rozwiązania zapewniające bezkolizyjność infrastruktury technicznej z infrastrukturą drogową przy uwzględnieniu wymaganych skrajni drogowych. Odległość elementów infrastruktury technicznej od krawężników powinna wynosić min. 0.5 m. Ponadto należy zapewnić bezpieczną odległość od drzew i krzewów (zabezpieczyć przed ewentualnymi uszkodzeniami). Infrastrukturę nie związaną z funkcjonowaniem drogi, a kolidującą z docelowym układem drogowym należy w całości usunąć.
16. Na etapie opracowania dokumentacji projektowej uwzględnić wszystkie inwestycje w danym rejonie, które posiadają dokumentację formalno-prawną, w tym m.in. decyzje na lokalizację/przebudowę zjazdu/uzgodnienia/pozwolenia na budowę etc.

#### **Warunki techniczne w zakresie odwodnienia:**

1. W rozpatrywanym rejonie obowiązuje system kanalizacji rozdzielczej. Wzdłuż ul. Kwartowej zlokalizowany jest kanał opadowy Ø 500 mm.
2. Odwodnienie planowanego chodnika możliwe jest w oparciu o istniejący kanał w sposób powierzchniowy poprzez ukształtowanie spadków w kierunku istniejącej jezdni i studni wodościekowych. W związku z realizacją przejścia dla pieszych należy zapewnić odbiór wody przed przejściem od strony napływowej.
3. W ramach przedmiotowej inwestycji należy sprawdzić stan techniczny istniejących studni wodościekowych i ich drożność. W przypadku gdy zaistnieje konieczność ich przebudowy lub budowy ww. elementów odwodnienia należy zastosować:
  - studzienki wodościekowe, z osadnikiem w dnie głębokości 0.8 m z płaskim wpustem, na zawiasie z zabezpieczeniem przed kradzieżą,
  - przykanaliki o średnicy nie mniejszej niż 200 mm.

Sposób odwodnienia planowanej inwestycji winien być przedstawiony w projekcie branży drogowej składanym do uzgodnienia w ZDMK.

#### **Warunki techniczne w zakresie oświetlenia:**

1. W przedmiotowym obszarze, na ul. Kwartowej i Marchołta, znajduje się czynna kablowa sieć oświetleniowa, będąca w zarządzie ZDMK, która jest zasilana ze skrzyni nr PZ-1086.
2. Planowana budowa chodnika oraz przejścia dla pieszych nie koliduje z istniejącą siecią oświetleniową.

W rozpatrywanym obszarze istniejąca sieć oświetleniowa jest w dobrym stanie technicznym, natomiast przy planowanym przejściu jest zlokalizowany słup oświetleniowy.

Dla tej kategorii drogi oraz planowanego zakresu robót, w obecnej sytuacji nie ma potrzeby budowy specjalnego oświetlenia.

Ponadto informujemy, że odpowiedzialność za opracowanie projektu budowlanego w sposób zgodny z wymogami Prawa Budowlanego, przepisami, obowiązującymi normami i zasadami wiedzy technicznej ponosi Projektant, w tym za aktualność map oraz skoordynowanie z kolidującymi projektami innych branż.